

La regata Cutty Sark 96

per Camil Busquets i Vilanova.

Enguany la tan anomenada regata *Cutty Sark* – sense cap mena de dubte la més coneguda i famosa de tot el món de la vela –, ha arribat molt a prop de la nostra ciutat, ja que els vaixells que hi participaven van recalar a Palma de Mallorca cap a finals del mes de juliol passat on hi van restar durant uns dies.

Per a aquells que no la coneixen prou, diguem que la *Cutty Sark* és una regata d'altura que es fa amb vaixells de tota mena – especialment velers amb aparell rodó –, i fou instituida l'any 1956 per un advocat jubilat londinenc que es deia Bernard Morgan, per tal de retre un homenatge a aquella raça de velers que van navegar pels set mars i que han acabat per rebre dos noms que els identifiquen: "Tall Ships" (vaixells alts) i/o "Windjammers" (mastegadors/ rosegadors de vent).

Cal dir que si el primer nom era un homenatge dels seus admiradors, el segon començà per ser un mot pejoratiu imposat pels mariners dels vapors que els van condemnar a desaparèixer, encara que més tard s'hagi acabat per convertir en un signe d'admiració i respecte cap a una nissaga de vaixells i navegants on si els primers eren prou durs com per a resistir els embats del mar, els segons ho eren encara més per a sobreviure a la navegació, la vida a bord i la constant lluita contra uns i altres.

A la primera edició de la *Cutty Sark* hi concorregueren 21 vaixells, i es navegà entre Torbay i Lisboa. Les següents edicions anaren agafant empena, i amb diverses dificultats, s'arribà a la de l'any 1972 en què es presentà una greu situació econòmica que estigué a punt de frustrar la competició. Aleshores una societat comercial britànica anomenada *Berry, Bros & Rudd* propietària de la marca de whisky *Cutty Sark* – nom del famosíssim "clipper" que roman preservat en un dic sec del museu naval de Greenwich –, es féu càrrec de l'esponsorització i a partir d'aquest moment la com-

petició és coneguda amb el nom de *Cutty Sark Tall Ships Race* o *Regata de Gran Velers Cutty Sark*.

Com a nota curiosa cal assenyalar que el guanyador de la regata no es mai el vaixell més impressionant, el més gran ni el més ràpid. El guanyador sol ser el que més contribueix a l'enteniment, amistat i camaraderia entre tots els participants. El guanyador es decideix mitjançant una votació feta entre totes les tripulacions participants.

L'edició d'enguany ha estat la XL, i per primera vegada ha entrat a la mar Mediterrània – una mar que no es considera gaire adequada per a navegar-hi amb aparells rodons o de creu per problemes de regularitat del vent –, i s'ha disputat en dos escenaris diferents i en dues etapes a la Mediterrània: Gènova – Palma de Mallorca i Palma de Mallorca – Nàpols. En total hi van participar gairebé 40 vaixells pertanyents o representant a 11 països. L'altre escenari correspongue a la mar Bàltica, perquè a Sant Petersburg la marina russa hi celebrava el III Centenari de la seva fundació pel tsar Pere el Gran.

En aquest sentit és de lamentar que Barcelona no fos un dels ports de sortida o recalada de la regata en qüestió, i que no es proposés que la travessia es fes entre Barcelona–Genova–Palma–Nàpols o alguna altra ruta semblant. Això, però, hauria exigut un sentit de la previsió (la regata es demana amb força anys d'antelació), i de sensibilitat nàutica de la qual no hem donat gaire mostres a casa nostra.

Curs d'esbarjo a bord d'embarcacions

El Far. Centre dels Treballs del Mar (Passeig de Joan de Borbó, 76–C. Barcelona), ha organitzat durant els mesos de febrer i març d'enguany un curs dedicat a la pesca d'esbarjo a bord d'embarcacions. Aquest curs, de caràcter molt pràctic, s'adreça especialment a patrons i tripulants de creuer, així com a pescadors que utilitzen embarcacions. L'objectiu del curs és donar la formació bàsica sobre els ormeigs, les tècniques i les estratègies de pesca, i també sobre com habilitar qualsevol embarcació, d'una forma senzilla, per a la pesca. El curs posa especial cura a ensenyar les tècniques de pesca que minimitzen l'impacte sobre el medi.

Les sessions han estat dedicades a "Els pescadors", "El medi marí i els peixos", "Els ormeigs de pesca d'esbarjo", "La preparació dels vaixells. La detecció de la pesca I", "La detecció de la pesca II. Els esquers", "Les modalitats de pesca d'esbarjo", "La tècnica i les maniobres de pesca d'esbarjo" i "La manipulació i la conservació de la pesca. La seguretat en la pesca d'esbarjo".

Conferència internacional sobre els aspectes tècnics de la conservació de vaixells històrics.

La Tercera Conferència Internacional sobre Aspectes Tècnics de la Conservació de Vaixells Històrics tindrà lloc a San Francisco, Califòrnia, del 20 al 23 d'abril de 1997. L'objectiu de la conferència és establir un fòrum en què les qüestions tècniques puguin ésser discutides a través de presentacions d'experts i en taules rodones informals en què la informació pugui ésser debatuda en detall, i continuar la xarxa de comunicació sobre preservació de vaixells històrics.

La llista de participants que inclou representants de vaixells històrics i conservadors i restauradors d'arreu del món constitueix una oportunitat excepcional de compartir informació. Es vol propiciar un fòrum de debat sobre els èxits i els fracassos de les tècniques de conservació actuals, en què la comunitat de conservadors de vaixells històrics pugui aprendre i reinterpretar-les a través d'aquest projecte. Els temes a tractar són prou amplis i poden incloure: fusta i cascos d'acer, sistemes de protecció catòdica, fonts de recursos, programes d'interpretació i educatius, tècniques d'aparells tradicionals, sistemes de pintat i problemes singulars associats a l'operativitat dels vaixells.

L'Endeavour

L'Endeavour és una magnífica rèplica del vaixell del capità James Cook, l'H.M. Bark Endeavour, que salpà cap a Austràlia el 26 d'agost de 1768 en viatge d'exploració i investigació científica. El coratjós viatge de Cook fou la major aventura per als anglesos i per al món, per a cercar noves dades científiques en els camps de la geografia, la navegació, les ciències naturals i l'astronomia.

L'Endeavour, en la seva ruta pel Pacífic, fou el primer vaixell que en determinà acuradament la longitud i el primer en finalitzar aquest llarg viatge sense perdre ni un sol home a causa de l'escorbut.

La rèplica salpà d'Austràlia l'octubre de 1996 amb arribada a Greenwich, Londres, el 25 de març de 1997. El vaixell realitzarà una gira pel Regne Unit durant la qual tocarà 15 ports, abans de salpar cap als Estats Units, a mig octubre d'enguany. La visita de l'Endeavour permet comprendre la terrible experiència de confinament que suposaren per a 90 homes les claustrofòbiques condicions d'un viatge que durà tres anys i comparar-la amb les luxoses condicions de viatge dels exemplars botànics recollits, que foren tractats com autèntiques joies en un espai amb les millors condicions possibles.

Trobada sobre la construcció naval del segle XVII ençà a la ciutat de Grado

La ciutat de Grado, que tradicionalment ha mostrat un gran interès en el desenvolupament de la construcció de vaixells a Itàlia, organitzarà una trobada internacional sobre "Construcció naval amb fusta a la Mediterrània - Evolució tècnica i desenvolupament de les drassanes des del segle XVII fins enguany", amb la contribució científica de l'ISTIAEN

La trobada ha tingut lloc entre els dies 21 i 25 de maig d'enguany. Així mateix s'ha presentat l'exposició "Disseny i construcció naval amb fusta del segle XVII als nostres dies", que podrà visitar-se fins el 29 de juny.

Els temes de les comunicacions seran els següents:

- Formació nàutica i tècniques de construcció naval usades a la Mediterrània els darrers segles.
- Construcció naval pròpia de la Mediterrània vs. la d'altres àrees; treballs de recerca i resultats d'estudis arqueològics del període estudiat
- Tipus de vaixells més usuals a la Mediterrània. Es prestarà especial atenció a la documentació a l'entorn del projecte "L'evolució de la construcció naval en fusta a l'est de la Mediterrània. Segles XVIII-XIX"
- Drassanes: història, producció i organització al període consagrat.
- Materials i tècniques de construcció
- Estudis històrics i econòmics amb vista a identificar els diferents tipus de vaixell del període esmentat.

Es publicarà un extracte de les comunicacions a partir del mes de maig i una versió completa de les mateixes a l'octubre d'enguany, per tal de publicar les conclusions.

Es pot obtenir més informació trucant a l'Oficina Cultural de l'Ajuntament de Grado, Sra. Flàvia Moimas (Via Leonardo da Vinci, 20 - 34073 Grado - Tel/fax. 0431 82630).

Pintures de vaixells del golf de Bizkaia

Entre el 22 de novembre de 1996 i el 5 de gener d'enguany va tenir lloc al Museu Naval de la Diputació Foral de Gipuzkoa l'exposició "Barcos del Golfo de Bizkaia. La pintura marítima de Juan Carlos Arbex".

Un recorregut per l'obra pictòrica de l'artista permetia captar la forta relació històrica del País Basc i de la societat guipuscoana en particular amb el mar i, alhora, comprendre tot el que es comparteix amb d'altres cultures marítimes. L'exposició és una mostra que cal afegir a l'interès prou palés per mantenir viu un patrimoni pel qual s'han interessat en els darrers anys etnòlegs, historiadors, museòlegs i amants en general de la mar. Les aquarel·les de Juan Carlos Arbex representen només un petit però significatiu repertori d'embarcacions de l'Atlàntic nord que a través dels aparells i formes inviten a la reflexió històrica del que ha unit tradicionalment les cultures litorals de l'Europa atlàntica.

Conferència Internacional sobre tecnologies marítimes a Tessalònica

Entre els dies 22 i 29 de juny d'enguany tindrà lloc a la ciutat grega de Tessalònica la 10a Conferència Internacional per a la Conservació del Patrimoni Industrial. En aquesta ocasió la conferència tindrà com a objectiu prioritari la riquesa i la singularitat del patrimoni marítim i discutir els problemes que planteja la seva gestió en el marc dels canvis que han patit els països desenvolupats com a conseqüència de la desindustrialització i la reorganització de les xarxes de comunicació.

Des del punt de vista de l'arqueologia industrial, els debats concentraran l'atenció sobre els efectes dels mètodes de navegació i les innovacions industrials sobre les construccions i les activitats marítimes: construccions navals, infraestructures portuàries, canals, fars o les àrees de pesca. Des del punt de vista de la gestió del patrimoni marítim, es discutiran els problemes que plantegen els projectes de rehabilitació i regeneració de les zones portuàries en declivi, les possibilitats de reutilització de les construccions històriques, i així mateix els mètodes més adequats per a la recerca, la documentació i la interpretació de la cultura marítima.